

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

В. Г. Щукин

ВОКЗАЛ КАК КНИГА И ЗДЕСЬ-ПРОСТРАНСТВО

Щукин Василий Георгиевич (Краков, Польша) — доктор гуманитарных наук, профессор кафедры русской литературы Средневековья и Нового времени, Ягеллонский университет; Email: wszczukin@yandex.com

В статье содержится культурно-семиотическая и мифопоэтическая характеристика вокзала как социокультурного локуса. Целью исследования являлось раскрытие знаковых и ментально-имагинативных механизмов порождения мифопоэтических образов, оформляющих вокзалы, и их закрепления в культурной памяти. Материалом послужили немецкие, австрийские и русские вокзалы, построенные на территории разделенной Польши в XIX – начале XX века. Автор статьи приходит к выводу, что вокзал, будучи важным и семантически валентным жанром социокультурного места (здесь-пространства) в эпоху господства историзма зачастую использовался как субститут и как метафора популярной книги, рассказывающей об основных доминантах «материнской» национальной культуры.

Ключевые слова: вокзал, социокультурный локус, семиотика культуры, мифопоэтика, архитектура, Польша, Германия, Австро-Венгрия, Россия, XIX век, XX век.

W. Szczukin

Wasilij Szczukin (Cracow, Poland) — PhD in Arts, Full Professor at the Department of Russian Literature of the Middle Ages and Modern Times, Jagiellonian University in Cracow; Email: wszczukin@yandex.com

A RAILWAY STATION AS A BOOK AND A HERE-SPACE

The article contains cultural, semiotic and mythopoethic characteristics of a railway station as a socio-cultural space (locus). The aim of the study is to reveal the symbolic and imaginative mental-generating mechanisms of appearance of mythopoethic images accompanying railway stations and their anchoring in cultural memory. The author studies the cases of German, Austrian and Russian railway stations built on the territory of a divided Poland in the 19th – the early 20th century. The author concludes that in the age of historicism supremacy a railway station, being an important and a semantically valent genre of social and cultural space (here-space), had been often used as a substitute and a metaphor for a popular book telling about the main dominants of the national culture.

Keywords: railway station, socio-cultural locus, semiotics of culture, mythopoetics, architecture, Poland, Germany, Austria-Hungary, Russia, nineteenth century, twentieth century.

«Вокзал, несгораемый ящик», «увидал большой вокзал, потянулся и сказал», «вокзал для

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

двоих»... Как же всегда тянуло людей к этому месту! Даже тех, кто терпеть не мог железных дорог, считая их вымыслом дьявола или, как Лебедев из «Идиота», апокалипсической звездой Полюнь, предвещавшей светопреставление. Лев Толстой думал подобным образом, но попробуйте-ка представить «Анну Каренину» без вокзалов. Поистине, от них едва ли не всё зло, но и вся жизнь тоже.

Что такое вокзал? Это место или, выражаясь терминологически, *социокультурный локус* [См.: 6, с. 175–177], выполняющий функцию конкретного, отчетливо определенного и ограниченного микропространства, в котором начинаются и кончаются путешествия людей, принадлежащих им вещей и домашних животных. Для товаров или больших грузов существуют особые локусы — товарные станции. На вокзале человек становится или перестает быть пассажиром; транзитные же пассажиры продолжают ими быть вплоть до места назначения. Провожающие и встречающие — неотъемлемый атрибут вокзала, но они играют в неповторимом ритуале железнодорожного путешествия второстепенную роль.

Речные вокзалы и пристани, автовокзалы и аэропорты представляют собой локусы, социальные функции которых ничем не отличаются от роли их железнодорожных братьев. Однако их культурное значение, по крайней мере в России, Индии и Китае, сильно уступает железнодорожным вокзалам по значимости и по степени выраженности. Конечно, поэт (Константин Ваншенкин) был прав, говоря, что «и провожают пароходы совсем не так, как поезда» [4, с. 554], так как степень священнодействия на воде выше, чем на рельсах, но богатейшая семиотика пристаней тает на глазах и забывается, потому что теплоходы как средство передвижения, а не «отдыха на воде» сохранились у нас только на больших северных и сибирских реках, и даже морские лайнеры всё больше уходят в прошлое. Аэропорты же во всем мире вообще мало отличаются друг от друга, а их создатели больше всего заботятся о их функциональности и «читабельности», а не о выражении местного колорита, увековечения памяти местных героев или о воплощении иного идеологического содержания: тут чем проще, банальнее и стандартнее, тем лучше. К тому же аэропорт — детище XX века с его гипертрофированной утилитарностью: романтические категории национальности/народности и историзма, наложившие свой неповторимый отпечаток на архитектуру вокзалов, практически ничего не значат в мире check-in и security control.

Бывают вокзалы, которые можно читать, как книги. Облик их зданий в целом, отдельные детали их внешнего и внутреннего убранства: скульптуры, барельефы, фрески и мозаичные полотна — рассказывают о том, куда можно поехать с этого вокзала, о городе или регионе, в котором он расположен, об исторических событиях и замечательных людях, как связанных, так и несвязанных с локальным дискурсом. Так, например, если мы поставим статую И.В. Сталина на маленьком, но очень симпатичном вокзале станции Ясная Поляна Московской ж.д., то пассажиру будет предпослана только самая общая информация, связанная с известными кодами советской эпохи Anno Domini 1929–1953: дескать, всё ясно, мы у себя дома, *всё равно на каком* простом советском вокзале. Но если мы хотим, чтобы пассажиру было ясно, что он *не всё равно на каком*, а именно здесь, южнее Тулы, у Козловой засеки, куда 10 ноября 1910 года прибыло несколько тысяч человек — едва ли не вся мыслящая Россия, тогда мы поставим у входа бюст Льва Николаевича Толстого — тот самый, который там в самом деле стоит. Характерно, что в культурно значимых местах первый тип поведения — украшение вокзала облигаторным казенно-культовым портретом [См.: 5, с. 16–18] проявляется лишь спорадически, не считая особых случаев — к примеру, ныне бездействующего тупикового вокзала ст. Ульяновск I Куйбышевской ж.д. Зато второй тип поведения — помещение особо маркированного знака

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА КОММУНИКАЦИИ

локального дискурса — встречается повсеместно, независимо от специфики данной эпохи или местных традиций.

Вокзал может вызвать, подобно книге, отчетливые культурные ассоциации без каких бы то ни было материально выраженных знаков (стилизации, панно, украшений и т.п.), а лишь по той причине, что его имя и место, в котором он расположен, являются особо значимым для исторической памяти немалого числа людей. Таков берлинский вокзал Фридрихштрассе, расположенный в самом центре города и вплотную примыкавший с востока к границе западного и восточного сектора, которая в августе 1961 года превратилась в знаменитую Берлинскую стену. Как хорошо видно на фотографии, вокзал расположен на самом берегу реки Шпрее, по которой в этом месте проходила граница (Илл. 01). Здесь находился контрольно-пропускной пункт, предназначенный для граждан ГДР и ФРГ. Отсюда навсегда уезжали на Запад те, кому было это позволено. Для одних слово «Фридрихштрассе», само это место и сама улица Фридриха Великого, над которой навис старый полукруглый дебаркадер, весь черный от копоти, означала надежду на лучшую, как они считали, жизнь, для других же — разлуку навек. Здесь обнимались и плакали, хотя ехать-то подчас было совсем недалеко, всего несколько трамвайных остановок. И люди об этом помнят, потому что старый обшарпанный вокзал на берегу германо-германского Стикса прочно хранит эту память.



Илл. 01. Вокзал Фридрихштрассе в г. Берлине.
Фотография 1890 г. Источник: http://en.wikipedia.org/wiki/Berlin_Friedrichstra%C3%9Fe_station (27.03.2015).

Пример Фридрихштрассе свидетельствует о том, что при определенных обстоятельствах вокзал может восприниматься не только как текст (а в отдельных случаях даже как книга), но и как социокультурный локус, призванный особо подчеркнуть культурно-историческое значение места, в котором он расположен. Раз он стоит здесь, то это значит, что занимаемое им место и образуемое им микропространство являет собою особое *здесь-пространство*. Как правило, это пограничное пространство входа и выхода, подобное порогу, пропилеям, воротам, через которые можно войти или выйти, но можно и проехать мимо. «Путь окончен, и вы вступаете в...», — говорит оно. Или иначе: «Вы покинули обжитое гнездо, и перед вами дальняя дорога; счастливого пути». Или еще иначе: «Здравствуйте, вы проезжаете наш замечательный город, который такой-то и такой-то и в котором когда-то...». Вокзал как *здесь-пространство* становится своего рода брендом, который указывает на специфику проходящей через него же-

ОСМЫСЛЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

лезной дороги, населенного пункта или даже всей страны, в которой он расположен. Он раскрывает перед туземцем и путешественником пресловутый дух, то есть сущностно-характерный смысл данного географического места — как большого, так и малого. Чтобы выполнить эту роль, он и старается стать похожим на книгу, содержащую пусть маленький, но настоящий нарратив.

В предлагаемой вниманию читателей статье, построенной на знакомом мне польском материале, приведены несколько примеров такого нарратива — локального, национального и исторического.

* * *

В Верхней Силезии, недалеко от города Мысловице, у железнодорожного моста через реку Пшемшу, там, где сливаются две маленькие Пшемши — Белая и Черная, стоит небольшой обелиск (Илл. 02). На нем надпись: «Obelisk pamięci podzielonej Europy i jej zjednoczenia» («Обелиск в память разделенной Европы и ее объединения»). Мысок между сливающимися протоками ровно сто лет, с 1814 по 1914 год, был местом стыка границ трех империй, разделивших между собой польские земли. Направо вплоть до Вогезов простиралась Германия, налево до Збруча и Южных Карпат — Австро-Венгрия, а сам мысок и всё, что было за ним до самой Чукотки (а до 18 октября 1867 года и до Аляски), принадлежало России. Железные дороги (русская колея, ширина которой составляла 1524 мм, была на 89 мм шире европейской), а самое главное, вокзалы, тоже были разными. К счастью, многие из них сохранились и ныне представляют собой замечательные образцы культурной семиотики.



Илл. 02. Обелиск на месте стыка бывших границ России, Германии и Австро-Венгрии у слияния рек Белой и Черной Пшемши в Верхней Силезии. Фото автора, 2008 г.

Старые немецкие вокзалы не только самые дорогостоящие, солидные и удобные, но и самые монументальные. Самые большие из них по своей «красоте» (имеется в виду обилие помпезных украшений) без труда могли бы заткнуть за пояс послевоенные советские вокзалы сталинской поры, перегруженные символикой Победы — к примеру, в Смоленске или Курске (Илл. 03 и 04). Так, например, Главный вокзал в Гданьске-Данциге (арх. Александр Рундель, Пауль Томер и Георг Кюни, 1900, Илл. 05), занимающий целый квартал, подобен сказочному замку, с вычурной часовой башней и с маленькими башенками, главным холлом, похожим на

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА КОММУНИКАЦИИ

здание Братства Черноголовых, что стоит на Длинном Рынке, и многочисленными необарочными кокошниками. Этот вокзал заявляет о себе как о здании, построенном с купеческим размахом (денег не жалеть! Данциг — город богатый!) и демонстрирующем торжествующую бюргерскую безвкусицу. Немаловажно и то, что он построен из красного кирпича, как подавляющее большинство немецких вокзалов XIX – начала XX века. Из такого же кирпича в немецких (особенно прусских) городах строили все государственные учреждения — суды, тюрьмы (которые до сих пор красуются в самом центре городов), школы, университеты, присутственные места. Темно-красный кирпич маркировал непосредственную принадлежность здания ко Второму Рейху. Это государство, бывшее, согласно официальному пропагандистскому мифу, продолжателем Священной Римской Империи Немецкой Нации, рассчитывало существовать долгие века, а потому строило вокзалы прочные, основательные и, надо сказать, очень удобные. Но даже вокзалы поскромнее, чем данцигский, например, на станции Ополе Главное — Oppeln Hauptbahnhof (1899, Илл. 06) или Восточный вокзал в Торунь-Торне (1882, Илл. 07) порой поражают своей солидностью и записанной в их облике легендой о великой Германии — родине рыцарства, готики и мрачноватых романтических легенд. Во всяком случае, прусскую эклектику не спутаешь ни с чем другим.



Илл. 03. Вокзал в г. Смоленске. Арх. Б.С. Мезенцев и М.А. Шпотов, 1949–1952.
Источник: http://www.train-photo.ru/details.php?image_id=127108 (07.04.2015).



Илл. 04. Вокзал в г. Курске. Арх. И.Г. Явейн, 1952. Фото И. Гондаревой.
Источник: <http://www.outdoors.ru/foto/view.php?id=20614> (27.03.2015).



Илл. 05. Главный вокзал в г. Гданьске. Арх. А. Рундель, П. Томер и Г. Кюни, 1894–1900. Источник: [http://pl.wikipedia.org/wiki/Gdańsk_Główny#/media/File:Gdańsk_\(DerHexer\)_2010-07-12_016.jpg](http://pl.wikipedia.org/wiki/Gdańsk_Główny#/media/File:Gdańsk_(DerHexer)_2010-07-12_016.jpg).



Илл. 06. Главный вокзал в г. Ополе. Арх. неизвестен, 1899. Источник: http://pl.wikipedia.org/wiki/Opole_Głównie#/media/File:Opole_Głównie.jpg (28.03.2015).

ОСМЫСЛЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

Илл. 07. Восточный вокзал в г. Торунь. Арх. неизвестен, 1881–1882. Источник: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=168493&page=40> (28.03.2015).

Империя Габсбургов тоже считала себя наследницей Священной Римской Империи, вернее, ее восточной мархии; отсюда ее название — Österreich, Восточная Империя, а по-русски и по-польски Австрия. Чиновники из венского Министерства железных дорог были озабочены проблемой однообразия и функциональности вокзалов не меньше берлинских чиновников, но в отличие от Германии в Австро-Венгрии немцев было меньше, чем инородцев. Германский гений поневоле шел на компромисс со славянским, угорским или романским. Поэтому австрийские вокзалы выглядят гораздо праздничнее и веселее прусских, но их легкой празднично-игровой несерьезности неизбежно сопутствует столь же легкая необустроенность и столь же умеренный недостаток комфорта. И туннели под путями здесь замусоренные и занюханые, и туалеты не столь элегантные, как в Гданьске или Вроцлаве, и планировка не до конца продуманная. В архитектурном облике вокзальных зданий, как и в Пруссии, господствовала эклектика, но не «краснокирпичная» с башенками и черными орлами, а радостная и беззаботная, словно копировавшая бутафорские дворцы опереточных герцогов и баронов: недаром империю Габсбургов называли опереточной монархией. Украшения были тоже не совсем серьезные: маски Меркуриев, вагонные колеса с крылышками (см., напр., вокзал в г. Тарнове, арх. Эрих Баудиш, 1906–1910, Илл. 08 и 09). Характерный факт: идеологическая напряженность в австрийских вокзалах (за исключением обязательных портретов императора Франца-Иосифа II) очень слаба, за исключением столиц имперских провинций — Праги, Львова или Загреба. Сто лет назад и чуть ранее на этих вокзалах играли духовые оркестры, в буфетах сидели скучающие провинциалы, пили кофе и курили сигары.

Зато тут были цветы и, по всей видимости, обязательные, по приказу высшего железнодорожного начальства. Я давно заметил, что как только поезд въезжал в Галицию со стороны Варшавы или из Силезии, то на всех вокзалах четвертого класса и выше (то есть во всех городах, городках и на линейных станциях с боковыми путями — но не на полустанках) над прилегающей к зданию вокзала платформе всегда имелся навес от дождя, а к нему неизменно были прикреплены висячие горшки с геранью или душистым табаком в ажурных металлических корзинах. Когда же я впервые попал в Чехословакию и в Венгрию, меня сразу поразило то, что точно такие же горшки висят и на тамошних вокзалах с такими же, как в юго-восточной Польше навесами. Видимо, еще до первой мировой войны какой-нибудь начальник приказал

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА КОММУНИКАЦИИ

подвесить одинаковые горшки по всей империи. Не исключено, что они сохранились и на Западной Украине, где я никогда не был. К сожалению, во время очередных ремонтов эти милые горшки с цветами исчезают; в Польше их, наверное, уже нигде не осталось, но где-нибудь в Венгрии, в Мишкольце, не на центральном, а на периферийном вокзале Гёмёри, они еще висят (Илл. 10).



Илл. 08. Вокзал в г. Тарнове. Арх. Э. Баудиш, 1906–1910. Источник: <http://pl.fortfun.pl/Malopolskie/Tarnow/index.html> (07.04.2015).



Илл. 09. Вокзал в г. Тарнове ночью. Источник: <http://www.national-geographic.pl/foto/fotografia/tarnow-dworzec-pkp-279091> (07.04.2015).



Илл. 10. Подвесные цветочные горшки украшают вокзал станции Мишкольц-Гёмёри в Венгрии. Источник: <http://hmsoft.fw.hu/20050604/20050604.html> (28.03.2015).

Столицей австрийской провинции, носившей гордое имя Галиция и Лодомерия (от древнерусских городов Галича и Владимира Волынского — хотя последний, по иронии судьбы после разделов Польши отошел к России) был город Львов (нем. Lemberg, польск. Lwów, укр. Львів). Поэтому тамошний — как-никак столичный вокзал (арх. Владислав Садловский, 1902–1904, Илл. 11 и 12) по красоте и благоустройству мало чем уступал двум венским вокзалам, Западнему и Южному, а также пражскому Главному (Praha hlavní nádraží). Особо следует отметить, что элегантный двойной дебаркадер во Львове, единственный на территории современной Укра-

ОСМЫСЛЯ СРЕДСТВА КОММУНИКАЦИИ

ины, и сейчас ничуть не хуже пражского, а там более вроцлавского или дрезденского (инж. Ежи Зеленецкий, Илл. 13). Необарочные купола, напоминающие крыши львовских костелов, нарядный фасад, украшенный двумя скульптурами — женщины, символизирующей дорогу и торговлю, и мужчины, сидящего на льве, который воплощает сам город Львов и его промышленность (Илл. 14). А витраж, украшающий главный вестибюль напоминает о том, что этот город в момент своего основания относился к Галицко-Волынскому княжеству: изображенный на нем архангел Михаил — старинный герб галицких князей [7]. Эта ненавязчивая семиотика вокзального нарратива соответствовала официальной идеологической политике Вены: чтобы провинциям не вздумалось отделяться от метрополии, нужно было позволить им культивировать местный колорит — отсюда постоянные отсылки к локальной истории.



Илл. 11. Вокзал ст. Львов Главный. Открытка нач. XX в. Источник: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/382854> (28.03.2015).



Илл. 12. Главный вокзал в г. Львове. Современный вид. Источник: <http://photo-parovoz.com/lvovskiy-vokzal> (28.03.2015).



Илл. 13. Главный вокзал в г. Львове. Дебаркадер. Источник: <http://smotra.ru/communities/618/blog/102004/> (28.03.2015).



Илл. 14. Главный вокзал в г. Львове. Фасад. Источник: <http://www.nice-places.com/gallery/ukraine/lviv/best/> (07.04.2015).

В Кракове, старинной столице Польши, которая превратилась к концу XIX века в маленький пограничный городок Галиции, окруженный на случай русской «агрессии» тремя поясами фортификаций, железная дорога появилась гораздо раньше, чем во Львове. Однако немалый по величине, но безликий вокзал (Илл. 15 и 16), построенный в 1844–1847 годах немецким

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА КОММУНИКАЦИИ

архитектором Петером Розенбаумом, прибывшим из Бреслау (нынешнего Вроцлава), долгие годы ничего примечательного в себе не заключал и здесь-пространством не был. И лишь в пятидесятые годы XX века, в период бурной индустриализации и «строительства социализма», в главном вестибюле появились два красноречивых панно. Когда приехавший пассажир входил в вестюбль со стороны платформы, то над видел выходом в город панораму средневекового Кракова с надписью (перевожу дословно): «Краков — город прогрессивной науки, культуры и искусства». Слово «прогрессивной» включает в себе особую иронию (или особое лицемерие), если учесть, что в 1947 году, на всепольском референдуме, из всей Польши только Краков проголосовал решительно против «социалистических» преобразований. Если же пассажир входил в здание вокзала со стороны города, двигаясь с запада на восток, перед ним открывалась начертанная над выходом на платформу панорама города, организованного вокруг пяти лучисто расходящихся магистралей, с величественной сталинской высоткой посередине. Над этим панно красовалась надпись: «Нова Гута — город ударного социалистического труда». Дело в том, что в восьми километрах к востоку от вовсе не «прогрессивного», а куда как «реакционного» Кракова в начале 1950-х годов нарочно построили Металлургический комбинат им. В.И. Ленина и Новую Гуту — «рабочий город», спроектированный предельно рационально, с учетом утопических концепций итальянского Возрождения. Таким образом, старый австрийский вокзал «заговорил», как памятная книга, и говорил до тех пор, пока во время ремонта в середине 1980-х годов не ликвидировали оба панно.



Илл. 15. Главный вокзал в г. Кракове. Открытка нач. XX в. Источник: <http://www.krakow.travel/przewodnik/zwiedzamy-krakow/szlak-techniki/action,get,id,427,t,Stacja-kolejowa.html> (28.03.2015).



Илл. 16. Главный вокзал в г. Кракове. Современный вид. Источник: http://pl.wikipedia.org/wiki/Krak%C3%B3w_G%C5%82%C3%B3wny#/media/File:DworzecKrak%C3%B3wG%C5%82%C3%B3wny-POL,_Krak%C3%B3w.jpg (28.03.2015).

Самые бедные, необустроенные, неказистые и некомфортные вокзалы в Польше, конечно, русские. В сторевавшей Варшаве они не сохранились, но в центральных и северо-восточных районах страны их еще немало, и все они напоминают что-то родное и до боли знакомое, но не советское, а петербургское, как бы давно забытое. Вспомните, как выглядят вокзалы на линиях, расходящихся лучами на юг от Петербурга: представьте себе Дно, Новоскольковики, Невель, Великие Луки; вспомните псковский вокзал, вокзалы на питерском ответвлении Транссибирки (между ст. Волховстрой I Октябрьской ж.д. и ст. Буй Северной ж.д.), или совсем в другом месте, например, на бывшей Урало-Рязанской, ныне Куйбышевской ж.д. — в Рузаевке, в Инзе. Москвичам хватит заглянуть на Малое кольцо Окружного отделения Московской ж.д. и посмотреть, что представляют из себя тамошние станции — Лихоборы, Канатчиково, Кутузово, Угрешская и т.п. Для нотальгически настроенного русского глаза все они выглядят мило

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

и привлекательно; все они могут вызвать умиление, как любой эстетически значимый предмет, созданный до революции, в *старой* еще России, хотя эта «старая» Россия существовала сравнительно недавно, около ста лет назад. Однако поляк, живущий на бывших немецких или австрийских территориях, попав куда-нибудь в Ломжу, Замостье или Сувалки, будет не просто разочарован — он начнет чертыхаться и капризничать. И есть отчего: лавки в крохотном зале ожидания, похожем на казарму, жесткие, деревянные; в буфете нет кофейного экспресса и молотый кофе просто разводят в кипятке, а туалет... туалет «типа сортир», с очками вместо ватерклозетов, находится в конце первой платформы. И касса: вместо просторной стеклянной витрины в покрашенной масляной краской стене проделано маленькое полукруглое окошко, куда можно только просунуть руку с деньгами и получить желаемый билет, едва-едва разглядев лицо кассирши. Однако местные жители любят свои старые вокзалы, с непритворным уважением называя их царскими и даже защищая их своеобразие от нападков пришельцев с юго-запада, избалованных европейскими удобствами. К тому же в последние годы вышеупомянутых удобств становится все больше и больше, в том числе и на бывших «царских» землях: даже туалеты стали теперь чистыми и пахнут фиалками из заграничных спреев.

Глядя на такие вокзалы, как в небольшом городке Мышкове, что под Ченстоховой (Илл. 17), а также в бывших губернских городах — Августове (Илл. 18) или в Сувалках (Илл. 19), где старые русские казармы до сих пор занимают значительную часть центра и западных, выдвинутых в сторону немецкой границы городских окраин, нетрудно понять, какого рода стиль они собою представляют и какую идею воплощают. Российская империя, как верно заметил Николай I, была государством *военным*: ее железные дороги, особенно *казенные*, то есть государственные, в первую очередь призваны были обеспечивать быстрое передвижение войск во время маневров или военных действий, а товарным и пассажирским перевозкам придавалось важное, но все же второстепенное значение. На войне же, как известно, не до удобств: тут важна скорость, слаженность, простота эксплуатации — одним словом, *порядок*, который, согласно не лишенному некоторой доли истины культурному мифу, у немцев в крови, а у славян сильно хромает. Недаром в бывшей немецкой и бывшей австрийской части Польши старики всё еще вспоминают немецкое проклятье: «Zum Teufel, die verfluchte slawische Bande!» («Черт побери эту проклятую славянскую банду!»). Дисциплина и порядок нуждались в принудительном насаждении, предпочтительнее всего военными методами. Поэтому железные дороги в России — к тому же при хронической нехватке приемлемых шоссейных дорог — при самых разных правителях и режимах были в той или иной степени военизированы. Именно с этим, на мой взгляд, связан подчеркнуто казенный, а точнее, аскетически-казарменный стиль в архитектуре провинциальных вокзалов последней трети XIX – начала XX века. Они, как правило, скромны, однообразны и унылы, напоминают задворки северной столицы и прочую российскую рутину, сложившуюся в «мирное» царствование Александра III и имевшую свое продолжение при Николае II. Одним словом, «тоска вокзала» — не поэтическая вольность Иннокентия Анненского (см. одноименное стихотворение), а реалистически точная передача атмосферы казенности, которая царила на русских вокзалах, равно как и в полицейских участках, мировых судах, тюрьмах, учебных заведениях и прочих государственных учреждениях. «Мы небогатые, мы простые, мы скромные, но, по крайней мере, на железных дорогах у нас порядок», — вот та идея, заключенная в непритязательном нарративе царских вокзалов. Иной вариант той же идеи содержится в словах Михаила Светлова из известной песни «Каховка» (музыка И.О. Дунаевского, 1936): «Мы мирные люди, но наш бронепоезд стоит на запасном пути» [4, с. 123].

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА КОММУНИКАЦИИ



Илл. 17. Вокзал в г. Мышкове. Арх. неизвестен. Фото автора, 2010 г.



Илл. 18. Вокзал в г. Августове, 1902. Арх. неизвестен. Фото автора, 2011 г.



Илл. 19. Вокзал в г. Сувалки, 1896. Арх. неизвестен.
Фотография 2003 г. Источник: <http://www.bbajko.friko.pl/Suwalki-030620.html> (07.04.2015).

До 1914 года в Польше существовало два *по-настоящему* царских вокзала. Это были небольшие элегантные павильоны, предназначенные для царской семьи, ее свиты и гостей во время охоты в Беловежской пуще или в лесах вокруг царской резиденции Спала, неподалеку от Томашова Мазовецкого. Павильоны были деревянными, и оба сгорели во время первой мировой. Сохранились старые почтовые карточки с фотографиями вокзала на станции Беловежа-Дворец (Илл. 20). Стилизованный под русское северное деревянное зодчество и напоминавший по форме надвратную башню Николо-Карельского монастыря, что стоит в Коломенском, вокзал демонстративно подчеркивал свой неместный, непольский, завозной характер и как бы говорил: «Это место для русского царя, воспитанного в русской вере, а немцы и поляки тут только гости». Что ж, в царствование Александра III и Николая II и классическое благородство, и неоклассическая казенщина сменилась искусственно насаждаемым русским национализмом, который на окраинах империи зачастую приобретал особенно уродливые формы

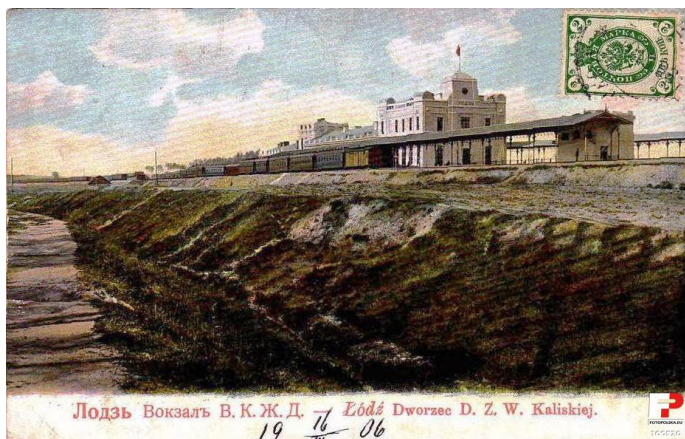
ОСМЫСЛЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

Илл. 20. Вокзал ст. Беловежа-Дворец. Открытка начала XX в. Источник: http://www.ciekawepodlasie.pl/info.htm#1418/pl/i/dworzec_kolejowy_bialowieza_palac (05.04.2015).

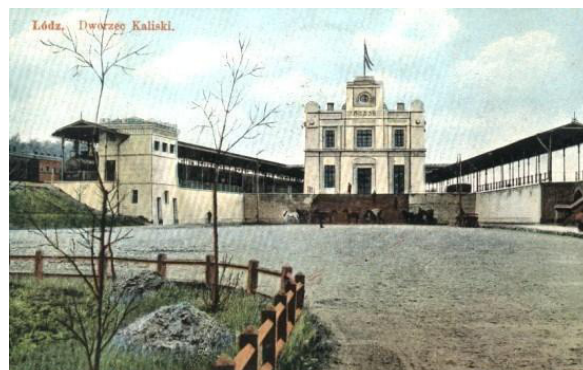
[См. 1, с. 106–111]. Но всё же на фоне нелепых православных храмов в Ревеле или Варшаве беловежский вокзал выглядел неброско и симпатично.

В больших городах Царства Польского строили вокзалы посolidнее, понаряднее и благоустроеннее. Благоустроенным и даже оборудованным «по последнему слову техники» [8] считался, к примеру, Калишский вокзал в Лодзи — неоклассический, с четырьмя деревянными платформами, островного типа (Илл. 21 и 22). Но самым замечательным из русских вокзалов по праву считается белостокский, построенный в 1860–1861 годах (Илл. 23 и 24); к великому сожалению, мне не удалось разыскать сведений об авторе проекта этого здания. Мало того: в 2008 году, согласно опросу уважаемой варшавской «Газеты wyborчей», этот вокзал был признан самым красивым в Польше, обойдя тем самым роскошные немецкие и радушно-жизнерадостные австрийские вокзалы [9]. В его классицистическом архитектурном облике воплощена не идея казенности или, тем более казарменности, а благородный по своей сути строительный миф петровской империи, которая стремилась к самоутверждению, черпая стилистические доминанты из античных, преимущественно римских источников [См.: 3, с. 109–121], позиционируя себя как культура, стремящаяся к благородной простоте и скромности, разумной гармонии и гражданской доблести. Ведь что бы там ни писали Чаадаев, Гоголь и Герцен, подвергавшие жестокой критике фальшиво парадный «желтый» Петербург с его античными портиками [См. 2, с. 82–89], нельзя не заметить, что не только русским властям, но и просто русским людям классицизм пришелся по душе, так как выражал их подлинные мечты и чаяния о цивилизованной, справедливой и могущественной стране, входящей в элитарное сообщество средиземноморских держав. И в гениальных ансамблях России и Кваренги, и в московских или калужских особнячках со львами, горгонами и кариатидами на фронтонах, и в белостокском вокзале воплотились лучшие стороны послепетровской России — ее поистине классическое, пушкинское начало.

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА КОММУНИКАЦИИ



Илл. 21. Калишский вокзал в г. Лодзи.
Открытка 1906 г. Источник: <http://lodz.fotopolska.eu/100520,foto.html> (05.04.2015).



Илл. 22. Калишский вокзал в г. Лодзи.
Открытка начала XX в. Источник: <http://www.dzienniklodzki.pl/artukul/3738301,dworzec-lodz-kaliska-decyzja-o-remontcie-dworca-zapadnie-w-przyszlym-roku,id,t.html?cookie=1> (05.04.2015).



Илл. 23. Вокзал в г. Белостоке. Открытка начала XX в. Источник: <http://www.ciekawepodlasie.pl/opis/25,Zabytkowy+dworzec+kolejowy.htm> (05.04.2015).



Илл. 24. Вокзал в г. Белостоке. Современный вид. Фото автора, 2011 г.

* * *

Мой краткий обзор был задуман, чтобы показать зависимость архитектуры вокзалов — построек, возводимых, казалось бы, в чисто практических целях — от вполне определенных стилистических тенденций, за которыми скрываются идеологические предпосылки и местные культурные пристрастия. По завершению его я вынужден, однако, признать, что представленный материал не выглядит столь красноречиво. Поэтому, чтобы убедительнее доказать, что вокзал можно рассматривать как культурное послание, а в идеале даже книгу, заключающую в себе воплощенную в стиле идею данного здесь-пространства, в заключение моих рассуждений я обращусь к более яркому и всем знакомому примеру. Это московский Ярославский вокзал.

Эпоху модернизма обычно считают подчеркнуто безыдейной, объясняя ее антиидеологизм и аморализм реакцией на прямолинейный идеологический диктат эпохи позитивизма. Это верно в том, что касается литературных текстов, в том числе критики, главным образом начального периода модернизма (в России это 1893–1904 гг.). Но там, где идеология не облекалась в слово, режущее эстетически утонченное ухо — я имею в виду экспрессивные виды искусства, к числу которых относятся архитектура, музыка и танец, степень идеологизма,

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА
КОММУНИКАЦИИ

приобретавшего форму декоративного красноречия, не понижалась, а наоборот, возрастала. Ярославский вокзал, построенный в 1903–1904 годах по проекту Ф.О. Шехтеля — яркий тому пример. Он представляет из себя такое здесь-пространство, которое приглашает войти внутрь себя, обещая потенциальному пассажиру сказочно-фантастические впечатления в его далеком пути: вокзал строился уже тогда, когда все в Москве знали, что именно отсюда начинается самая длинная в мире железнодорожная магистраль — через всю Сибирь, к Тихому океану. Впрочем, стилистика вокзала не сибирская, а скорее северорусская — ярославская, вологодская, архангельская. Ее открыл не Шехтель, а Абрамцевский художественный кружок еще в конце 1880-х годов. Архитектор, по-видимому, прекрасно понимал, что стиль оригинального русского модерна родился именно в мастерских Абрамцева — столярно-резчицкой и керамической, в которых работали Михаил Врубель и Виктор Васнецов, Василий Поленов и Валентин Серов, и что прототип этого «неорусского» стиля, в отличие от псевдорусского, связан с народным искусством не средней полосы и не южных губерний, а русского Севера.

И в Абрамцево, и на русский Север можно было поехать на поезде с Ярославского вокзала. И мамонтовская усадьба, и «край непуганных птиц» (М.М. Пришвин) ассоциировалось со сказкой — немного загадочной, немного мрачной, как о сестрице Алёнушке и братце Иванушке, превратившемся в козленочка и утонувшем в болоте. Поэтому вокзал похож на сказочный терем, но не вычурный, а напряженно-тревожный и одушевленный, напоминающий не то огромную русскую печь, не то сказочное чудовище, вытаращившее слуховые окна-глаза и разинувшее пасть — центральный вход, то и дело глотающий и выплевывающий пассажиров (Илл. 25, 26 и 27). В этой одушевленности выразилась важнейшая черта стиля модерн — его органичность, «телесность», неотделенность элементов конструкции от художественно организованного объема [См. 2, с. 188–213]. К этому присовокуплялись великолепные декоративные детали, вносившие в нарратив вокзала особую красноречивость. В основании двух толстых полуколонн по обеим сторонам от входа, кружатся белые медведи и как бы трутся об эти колонны, как о земную ось в известной песне на слова Леонида Дербенева. А рядом, на керамическом панно, красуются олени мхи и огромные ягоды земляники (Илл. 28 и 29). Вот, оказывается, какие миры откроются нам, если мы войдем в вокзал через разинутую сказочную пасть, сядем на поезд и поедем далеко на Север. Кстати, позднейшее советское название этого вокзала — Северный, по одноименной железной дороге — как нельзя лучше подходило к его облику и к воплощенной в этом облике идее.

И всё это было красивым и ненавязчивым, и лишь помпезные послевоенные вокзалы превратят вокзал-книгу в вокзал-агитку и вокзал-гимн.

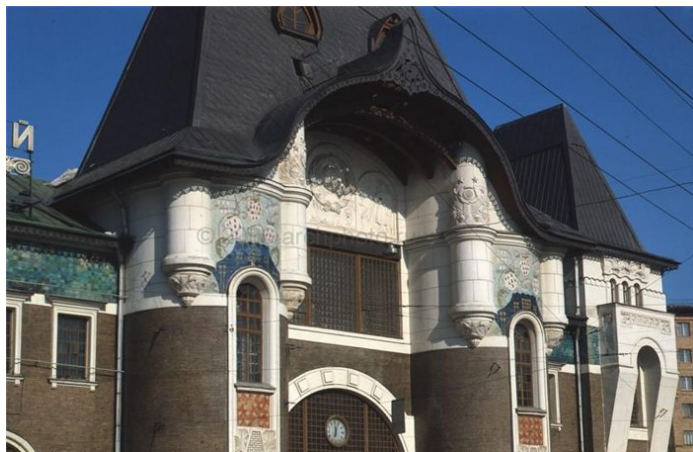


Илл. 25. Ярославский вокзал в г. Москве. Арх. Ф.О. Шехтель, 1903–1904. Гравюра начала XX в. Источник: <http://withoutdisguise.livejournal.com/429254.html> (06.04.2015).



Илл. 26. Ярославский вокзал в г. Москве. Источник: https://ru.wikipedia.org/wiki/Ярославский_вокзал (07.04.2015).

ОСМЫСЛЯЯ СРЕДСТВА КОММУНИКАЦИИ



Илл. 27. Ярославский вокзал в г. Москве. Фасад. Источник: <http://liveinmsk.ru/places/a-788.html> (03.03.2010).



Илл. 28. Ярославский вокзал в г. Москве.
Деталь. Источник: <http://liveinmsk.ru/places/a-788.html> (03.03.2010).



Илл. 29. Ярославский вокзал в г. Москве. Декоративные мхи, ягоды и медведи. Источник: <http://liveinmsk.ru/places/a-788.html> (03.03.2010).

Библиография

1. Кантор В.К. Санкт-Петербург: Российская империя против российского хаоса. К проблеме имперского сознания в России. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008. — 542 с.
2. Кириченко Е.И. Русская архитектура 1830–1910-х годов. М.: Искусство, 1978. — 399 с.
3. Кнабе Г.С. Русская античность. Содержание, роль и судьба античного наследия в культуре России. М.: Российск. гос. гуманит. ун-т, 2000. — 240 с.
4. Русские советские песни (1917–1977) / Составители: Н. Крюков, Я. Шведов. М.: Художественная литература, 1977. — 751 с.
5. Шукин В.Г. Казенный и культовый портрет в строе русской культуры XX века // Двадцатый век – двадцать первому веку: Юрий Михайлович Лотман. Смоленск: Изд. Смоленского гос. ун-та, 2003. С. 16–30.
6. Шукин В. Г. Российский гений просвещения. Исследования в области мифопоэтики и истории идей. — М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2007. — 608 с.
7. https://ru.wikipedia.org/wiki/львовский_железнодорожный_вокзал (04.04.2015).
8. [http://pl.wikipedia.org/wiki/Łódź_Kaliska_\(stacja_kolejowa\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Łódź_Kaliska_(stacja_kolejowa)).
9. [http://pl.wikipedia.org/wiki/Białystok_\(stacja_kolejowa\)#Najpiękniejszy_dworzec_w_Polsce](http://pl.wikipedia.org/wiki/Białystok_(stacja_kolejowa)#Najpiękniejszy_dworzec_w_Polsce).

References

1. Kantor V.K. Sankt-Peterburg: Rossiiskaia imperiia protiv rossiiskogo khaosa. K probleme imperskogo soznaniia v Rossii. M.: Rossiiskaia politicheskaiia enciklopediia (ROSSPEN), 2008. — 542 s.
2. Kirichenko E.I. Russkaia arkhitektura 1830–1910-kh godov. M.: Iskusstvo, 1978. — 399 s.
3. Knabe G.S. Russkaia antichnost'. Soderzhanie, rol' i sud'ba antichnogo naslediia v kul'ture Rossii. M.: Rossiisk. gos. gumanit. un-t, 2000. — 240 s.
4. Russkie sovetskie pesni (1917–1977) / Sostaviteli: N. Kriukov, Ia. Shvedov. M.: Khudozhestvennaia literatura, 1977. — 751 s.
5. Shchukin V.G. Kazionnyi i kul'tovyi portret v stroe russkoi kul'tury XX veka // Dvadsatyi vek – dvadtsat' pervomu veku: Iurii Mikhailovich Lotman. Smolensk: Izd-vo Smolenskogo gos. un-ta, 2003. — S. 16–30.
6. Shchukin V.G. Rossiiskii genii prosveshcheniia. Issledovaniia v oblasti mifopoetiki i istorii idei. M.: Rossiiskaia politicheskaiia enciklopediia (ROSSPEN), 2007. — 608 s.
7. https://ru.wikipedia.org/wiki/львовский_железнодорожный_вокзал (04.04.2015).
8. [http://pl.wikipedia.org/wiki/Łódź_Kaliska_\(stacja_kolejowa\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Łódź_Kaliska_(stacja_kolejowa)).
9. [http://pl.wikipedia.org/wiki/Białystok_\(stacja_kolejowa\)#Najpiękniejszy_dworzec_w_Polsce](http://pl.wikipedia.org/wiki/Białystok_(stacja_kolejowa)#Najpiękniejszy_dworzec_w_Polsce).